

**CONSTRUIR CIUDAD EN TERRITORIOS
URBANIZADOS | Transformaciones en
la primera periferia**

Isabel Arteaga Arredondo

Td

Tesis doctoral

Director: Francesc Peremiquel Lluç
Universidad Politécnica de Cataluña
DUOT-ETSAB
2009

En el caso que aquí se estudia, los ejemplos están en intersticios determinados por su condición de espacio interior y a la vez de frontera, los cuales por su dimensión y posición en el territorio se convierten en puntos de articulación de una nueva estructura urbana: espacios con una nueva actividad – generalmente de centralidad – que conservan en gran parte la condición de vacío a través del espacio libre público. Como casos representativos están el sector de Can Carreras reconvertido en parque central de Nou Barris y albergando un equipamiento de escala urbana (Forum Nord), el sector central de la Sagrera que albergará la segunda estación del AVE, una estructura de parques que inició con el parque de Sant Martí y una serie de operaciones residenciales a ambos costados de la línea férrea, el nudo de la Trinitat en el que se ordenan los flujos de movilidad territorial y se reorganiza su contacto con el barrio de Trinitat Vella, la nueva centralidad de Renfe Meridiana que a través de una nueva red viaria se hace posible la inserción de equipamientos, parques, residencia, servicios y ocio, el frente marítimo del Poblenou donde se lleva cabo una nueva operación residencial.

La nueva ordenación a partir de un parque de escala urbana tiene como ejemplo el Parque Central de Nou Barris. Los terrenos de Can Carreras, atravesados por la riera del mismo nombre, fueron quedando como residuos del proceso de urbanización de Horta, el Turó de la Peira, Porta, Canyelles y Can Enseña. Un intersticio interior de 22,5 hectáreas fragmentado por el trazado de la riera, y ocupado por una serie de edificaciones de baja densidad y un equipamiento de alto impacto (el hospital mental). Los límites eran indefinidos pues el vacío penetraba en las tramas de baja ocupación en Horta y en Can Enseña; y la de la red viaria local encontraba una ruptura en este intersticio. La intervención parte de su reconfiguración a través de la continuidad de la superficie, del suelo del parque, hasta llegar a las edificaciones vías de escala urbana que le rodean. El nuevo borde se establece con nuevas vías que permiten a su vez la articulación de este interior con la red viaria local que le rodea. Por tanto el ensamblaje con el entorno y con la ciudad se presenta

a través de la recomposición del viario que allí finalizaba o que no existía, la creación de recorridos peatonales que atraviesan el parque y que unen los barrios próximos, y la integración de elementos preexistentes históricos o recientes como el hospital mental y los polígonos adyacentes a través del espacio público verde y duro.

La nueva ordenación a partir del soporte viario tiene como ejemplo la nueva centralidad Renfe Meridiana. Un intersticio aislado de 25 hectáreas por la autopista del norte de Sant Andreu y separado por la segregación establecida en los antiguos paseos de Fabra i Puig y Valldaura. Al interior, una ocupación de baja densidad y dispersa sobre un vacío que domina y se extiende casi sin límites, atravesado igualmente que en el caso anterior por antiguas rieras. Su principal obstáculo, además de la autopista era la estación ferroviaria de mercancías. La intervención parte de reconfigurar el vacío a partir de la inserción de una nueva red viaria, de grano mayor (manzanas en promedio de 3 hectáreas) comparado con las tramas que le rodean. Esta red se conecta con su entorno a través de su continuidad en Porta, y con la ciudad a través de la construcción en uno de sus límites de la Ronda del Mig – avenida Río de Janeiro. En el ensamblaje con el entorno es determinante la transversalidad de esta ronda que adquiere una sección de vía urbana con cruces que permiten la integración de la nueva red con los tejidos antiguos y en tanto, la articulación de nuevos y antiguos espacios libres públicos. Por último, la consolidación llega con la nueva edificación y la inserción de diversas actividades (residencia, ocio, servicios, equipamientos, parques), configurando entre todos estos elementos una nueva centralidad de escala urbana.

La nueva ordenación a partir de diversas actuaciones tiene como ejemplo el corredor de la Sagrera, en su cruce con el sector de Sant Martí. Con un área de 55 hectáreas, este importante intersticio corresponde sólo a una cuarta parte del área de reconversión alrededor de la vía férrea que históricamente ha separado Sant Andreu y Nou Barris de Sant Martí y el Poblenou. Este sector

se caracteriza por este gran obstáculo en su interior, por la diversidad de edificaciones aisladas de baja densidad (barracas de La Perona, polígono de Sant Martí, estación de mercancías, recintos industriales) y por el aislamiento dado por la discontinuidad de la red viaria que allí arriba. Por su dimensión y complejidad, la transformación de este sector articula actuaciones de 12 hectáreas en promedio, cada una con una actividad diferente: el parque de Sant Martí y la desaparición de las barracas de La Perona, el proyecto residencial de Prim sobre recintos industriales obsoletos, la futura estación del AVE sobre el corredor férreo, las actuaciones residenciales y los equipamientos sobre el costado de la Sagrera. La inserción de una nueva red viaria local también es determinante en la reconfiguración del vacío, al igual que la permanencia como vacío de gran parte del área intervenida. Así, parques y vías de escala local dan una nueva forma urbana que le integra con su entorno inmediato. Pero en conjunto, estas actuaciones solo alcanzarán el ensamblaje con un conjunto de intervenciones de mayor escala y complejidad: el soterramiento del tren, la creación de un gran parque metropolitano entre Glories y el Nus de la Trinitat y la inserción de nuevas edificaciones referentes de escala metropolitana (Museo de la Movilidad y Estación del AVE).

3.2.4 Sustitución y Apertura

En el proceso de evolución de las ciudades, siempre se ha identificado espacios que pierden su función original convirtiéndose en lugares obsoletos, y se hace evidente y necesario su reemplazo. En el siglo XIX por ejemplo, las murallas perdieron definitivamente su función protectora y fueron derribándose para dar paso a grandes bulevares, parques lineales o equipamientos que la ciudad de entonces necesitaba, permitiendo así su reciclaje y su encaje en la estructura urbana.

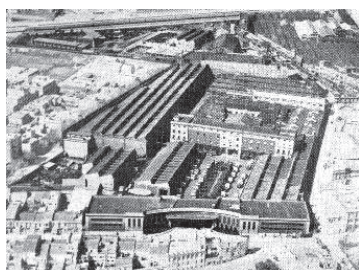
Un espacio obsoleto es aquel que está en condiciones inadecuadas a las circunstancias urbanas de actualidad, que está en desuso. Generalmente la



3.112 Esquema estado anterior



3.113 Fotoplano 1975



3.114



3.115



3.116

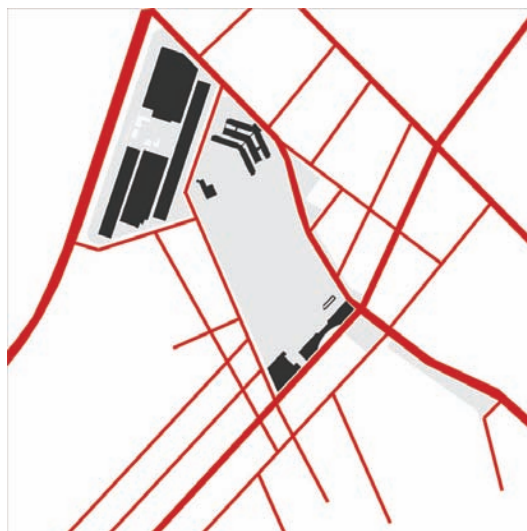


3.117

Enclaves. Fábrica de La Pegaso



3.118 Ortofoto 2005



3.119 Esquema estado actual



3.120



3.121



3.122

Sustitución y apertura. Parque de La Pegaso

obsolescencia arriba a los grandes paquetes urbanos²⁰, piezas unitarias de gran medida en comparación con el grano que le rodea, que responden a un uso específico y que se emplazan con una lógica particular: exigen gran cantidad de suelo, se ordenan bajo sus propios principios y se comportan de manera autónoma. Su encaje con el entorno se asimila a la idea de frontera, límite y cerramiento (virtual o real), en efectos de barrera y de discontinuidad de los tejidos externos, en definitiva, de **enclaves**.

Los enclaves, por la condición de obsolescencia, autonomía y diferencia, se traducen en los recintos y en los grupos de vivienda masiva. Los **recintos** se reconocen en las instalaciones fabriles y ferroviarias abandonadas o en desuso que se desplazaron a lugares con mejores condiciones de movilidad y acceso o desaparecieron como actividad vigente: las instalaciones de La Pegaso en Sagrera, la Harry Walker en Prosperitat, La Maquinista en el Bon Pastor, o las instalaciones ferroviarias del Clot, Meridiana y Sant Andreu. También se reconocen en los equipamientos de alto impacto como cementerios, vertederos, mataderos, cuarteles, prisiones, hospitales, entre otros, que desde la colonización de la primera periferia fueron localizados en lo que se reconsideraba el exterior de la ciudad y que con el crecimiento se fueron convirtiendo en espacios incompatibles con la residencia: la prisión de Trinitat Vella, los cuarteles de Sant Andreu, el hospital mental de la Santa Cruz, entre otros.

Una condición análoga a los recintos se evidencia en los **grupos de vivienda masiva** que responden a un proyecto unitario de urbanización y edificación con principios de composición propios²¹. Son propuestas independientes de las condiciones urbanas generales en la que se emplaza, por tanto está presente el hermetismo al encajar en el territorio, aunque con un mayor contacto hacia el exterior que la del recinto. En la primera periferia, algunos grupos de vivienda masiva entran en obsolescencia porque, al haberse construido

20 Busquets, Joan; Parcerisa, Josep (1983:57)

21 Busquets, Joan; Parcerisa, Josep (1983:81)

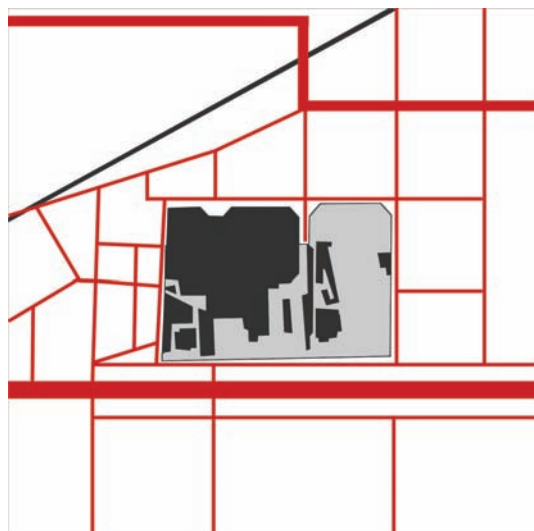
de forma precaria tanto en su espacio habitable interior como en su exterior urbano, exigen un cambio en los estándares arquitectónicos y urbanísticos, una actualización cualitativa: las casas baratas, las viviendas del Gobernador, la agrupación La Verneda, la Mina son algunos ejemplos.

Ante su condición de enclaves, obsoletos en su actividad y herméticos hacia el entorno en el que se emplazan, se reconoce la necesidad de actualizarlos y así incorporarlos a la estructura urbana, de acuerdo a los nuevos requerimientos de las ciudades: centralidades, espacios de ocio o vivienda recualificada. Es decir, se hace necesaria la sustitución de espacios y su apertura al entorno.

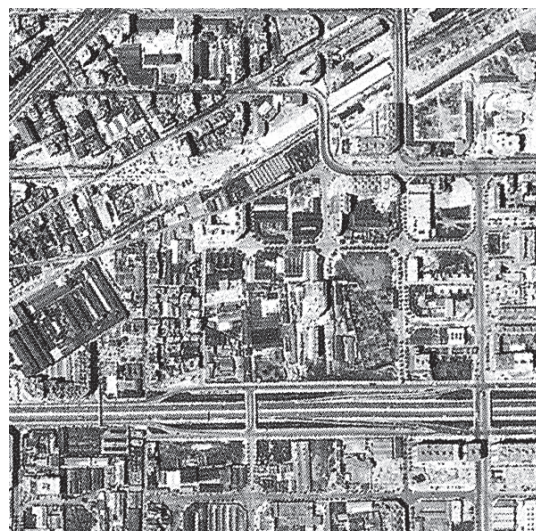
La **sustitución** se comprende como el reemplazo de un objeto por otro, en este caso, de una actividad por otra pero que compromete el trazado viario, la estructura parcelaria, las edificaciones existentes. Tiene como objetivos modernizar los espacios obsoletos y sanear algunos espacios de habitabilidad precaria, buscando la mejora de los estándares preexistentes en el lugar en cuanto a viario, espacios libres y equipamientos. En consecuencia, adopta un nuevo modelo de ordenación que cambia tanto la estructura urbana como las tipologías edificatorias. Por su parte, la **apertura** se interpreta como la acción de franquear el hermetismo de los enclaves, y liberar el interior a las condiciones urbanas externas. Con esta apertura se genera una energía propia que permite la vinculación de esta pieza a la estructura urbana.

En el sector noreste de Barcelona, sustitución y apertura se evidencian en dos actuaciones: aquellas que buscan vaciar lo edificado, aquellas que tienen como fin una nueva ordenación.

Cuando se busca vaciar lo construido, de espacio privado pasa a convertirse en espacio público, pero conservando el perímetro y por tanto la condición de “paquete”. Sin embargo, el cerramiento y la autonomía se diluye al abrir completamente el interior y conectarlo a través de varios accesos a la trama urbana que le rodea. Las intervenciones representativas se centraron



3.123 Esquema estado anterior



3.124 Fotoplano 1975



3.125 Vista sobre la Gran Vía



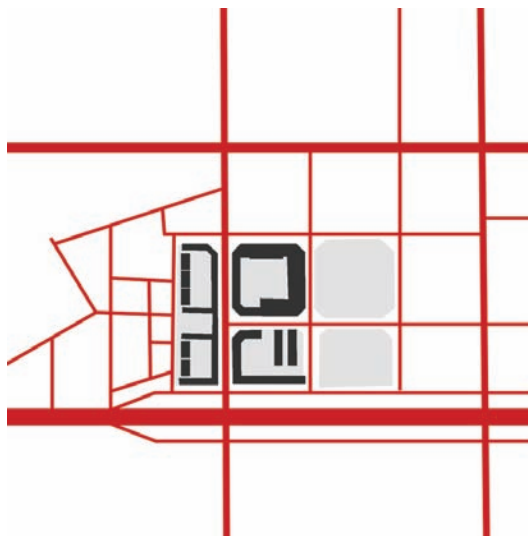
3.126, 1.127 Los recintos fabriles



Enclaves. Fábricas e intersticios en el Clot-sureste.



3.128 Ortofoto 2005



3.129 Esquema estado actual



3.130 Jardines del Clot de la Mel



3.131 Jardín interior



3.132 Plaza Gabriela Mistral

Sustitución y apertura. Plan Especial Clot de la Mel

en reutilizar viejos recintos fabriles y dotacionales y convertirlas en parques y plazas en sectores de alta densidad. Fabricas como Enasa (La Pegaso), Harry Walker, Fabra i Coats, Catex o estaciones ferroviarias en desuso como la del Clot, son algunos ejemplos donde se abren nuevo espacio libre público: el parque de la Pegaso, del Clot, las plazas de Harry Walker, Can Fabra, Palmera, Raïm de l'aigua. Su escala urbana y su localización próxima a tramas residenciales consolidadas permitieron que estos nuevos espacios libres públicos integraran tramas antes que separarlas, pasando de enclaves a espacios de libre acceso.

El parque de La Pegaso muestra las características comunes de estas intervenciones: apertura del interior a través del derribo del cerramiento, la configuración de varios accesos correspondientes con las calles que allí desembocan, la articulación con otros espacios públicos a través de recorridos peatonales, la inserción de equipamientos de escala local y finalmente, cambios en el trazado viario que permiten la integración de las tramas, convirtiéndose en espacios de articulación. Este caso no consiste solo en vaciar, sino en darle forma a un nuevo vacío, en asignarle un uso, una actividad de carácter colectivo, atendiendo aquellos espacios residenciales donde faltan y pensando en la estructura urbana y la oportunidad de recomponer partes obstruidas que actúan como enclaves.

Cuando se adopta un nuevo modelo de ordenación, se busca eliminar la condición de “paquete” cerrado y autónomo, estableciendo una apertura fragmentada del interior. En esta actuación son objeto tanto los recintos como los grupos de vivienda masiva, los cuales comparten como rasgos comunes la inserción de una nueva red viaria, nuevos espacios públicos y nuevas tipologías edificatorias.

Como ejemplo de actuaciones sobre recintos se encuentran el Clot de la Mel, la Papelera del Poblenou, el Frente Marítimo, Can Portabella, la

Maquinista, Colorantes, Prim y los Cuarteles de Sant Andreu, entre otros. Un caso relevante es el Clot de la Mel, una intervención sobre una antigua fábrica que formalmente constituía un importante enclave en medio del sector de San Martí, aislando el núcleo del Clot de los polígonos recientes y al mismo tiempo, un obstáculo para la permeabilidad del trazado viario que aquí responde en gran parte a la lógica del plan de Cerdá. La propuesta parte de la reconstrucción de este trazado del Ensanche a través de sus huellas en el lugar, pero además inserta una nueva lógica a través del viario y de la inclusión de equipamientos y espacios libres públicos y privados, nivelando los estándares urbanísticos del sector. La fragmentación que genera la red viaria permite la continuidad con las tramas adyacentes, la cual se acrecienta con la transparencia en primera planta que inserta el nuevo tipo edificatorio.

Como ejemplos de actuaciones sobre los grupos de vivienda masiva están la renovación de Baró de Viver, Vía Trajana, las viviendas del Governador, la Trinitat Nova y la Mina. Son intervenciones que comparten como principio la fragmentación del “paquete” por medio de una red viaria de escala local que se superpone sobre la existente, generando un nuevo tejido que le inserta continuidad con el entorno. A partir de este nuevo soporte viario, se propone el aumento de la densidad en altura lo cual permite la disminución de área ocupada en primera planta y libera espacio libre destinado como público: jardines, plazas, ramblas, ejes peatonales, los cuales se articulan con equipamientos de escala local. Con esta nueva proporción y tipologías de espacios públicos se busca la articulación con el entorno, y con las nuevas tipologías edilicias que reemplazan por completo las preexistentes, se aumenta la calidad del espacio habitable y al tiempo se configura una nueva identidad urbana.



3.133 Esquema estado anterior



3.134 Fotoplano 1975



3.135



3.136



3.137

Enclaves. Grupo de vivienda masiva La Mina



3.138 Ortofoto 2005



3.139 Esquema estado actual



3.140 Tranvía



3.141 Reurbanización espacio libre



3.142 Rambla



3.143 Nuevas viviendas

Sustitución y apertura. Reordenación y mejora del barrio La Mina

3.2.5 Urbanidad

El apartado anterior ha permitido hacer evidentes algunos de los atributos alcanzados por la primera periferia con estas actuaciones.

Ante las tramas incompletas y uniformes se ha insertado cohesión y diferencia. Cohesión como efecto de la superposición de una red de espacios libres públicos antes inexistente, la cual ha desplazado la dinámica urbana a estos lugares, su intensivo uso lo demuestra. Diferencia, por la inserción de nuevos y variados referentes en espacios singulares, lo cual ha generado un nuevo paisaje urbano. En definitiva, lo que se ha conseguido es la consolidación de una nueva **identidad**, basada en la calidad que alcanza lo público.

Ante la red viaria discontinua y segregada se introduce continuidad y transversalidad. Continuidad de la red en sus diferentes jerarquías, lo que aumenta la movilidad y accesibilidad en la primera periferia; continuidad con el territorio que le rodea pero también entre las diferentes piezas que le constituye. Transversalidad, en el sentido de enlazar antes que separar espacios, de equilibrar movildades antes que el predominio de las duras sobre las suaves, por tanto, la reconversión de las vías rápidas en ejes cívicos, donde se hace posible la convivencia de las diversas movildades y el aumento de las intersecciones que permitan conectar tramas. En suma, lo que se ha alcanzado es un sistema **permeable y accesible** que se basa en integrar las diferentes escalas.

Ante la presencia de fisuras intersticiales y expectantes que fragmentan el territorio, se inserta reconfiguración y ensamblaje. Reconfiguración, ante la ausencia se define una forma y una función, se crea un espacio urbano propio de la compacidad. Ensamblaje en cuanto se pretende el acoplarse al entorno y dar continuidad a los elementos que allí se interrumpen. En conclusión, se ha obtenido la **articulación** de estas piezas al conjunto, una estructura plena y continua donde no se interrumpen los elementos urbanizadores y se articulan a una nueva realidad urbana.

Ante los enclaves obsoletos y herméticos se inserta sustitución y apertura. Sustitución para reemplazar aquello obsoleto e improductivo por nuevas actividades que inserten dinámica urbana, y apertura para superar el hermetismo y generar una articulación con el exterior, todo ello a través de una nueva ordenación que inserta nuevos espacios públicos, nuevos tipos edilicios, nuevas actividades urbanas en consonancia con la evolución de las necesidades de una ciudad contemporánea. En definitiva, una nueva lógica en el lugar, lógica que parte de la premisa de conectar antes que obstruir, de variedad antes que uniformidad. Con estas acciones lo que se ha logrado es la incorporación de **diversidad** de escalas, de espacios, de actividades.

Identidad, permeabilidad, articulación y diversidad son factores, que en este caso, han construido una **idea de urbanidad** propia de la lógica de crecimiento interior en la primera periferia.



c/ dels Garrofers | Frente al cementerio Sant Andreu, 2007

3.3 ENLACES

Una exploración del resultado a través del itinerario

La revisión de las diversas actuaciones y sus aportaciones hecha en el apartado anterior, evidencia el cambio de una tradición estructuralista para entender y actuar en la ciudad, hacia la aceptación de la complejidad del hecho urbano a través del fragmento. En este apartado, se busca establecer e interpretar las relaciones que establecen dichas actuaciones, entendiendo que la suma de partes, más que una sucesión, acumulación o yuxtaposición aleatoria, puede llegar a constituir un nuevo todo, una estructura articulada y cohesionada, en palabras de Montaner, un sistema.

Para comprender el todo a partir de las relaciones de las partes, se utiliza el itinerario²² como instrumento de desplazamiento por la ciudad que permite comprender el enlace de dichas partes bajo una idea de unidad. De acuerdo con Solà-Morales, “Es en los largos cortes longitudinales donde, normalmente, se expresa la continuidad espacial de las distintas partes urbanas, el encadenamiento de las piezas del mosaico, y la relación entre territorio y construcción.”²³

Recientemente Marti explicó la construcción de una estructura del espacio público en Barcelona, a través del concepto de recorrido como medio de reconocimiento estructural de la ciudad: “La experiencia de la estructura

22 Carerí (2002) explica como los dadaístas, los surrealistas, los situacionistas, los minimalistas, entre otros; se basaron en el acto humano más natural: el andar, para proponer alternativas artísticas de vanguardia. El deambular erráticamente por las zonas marginales de París fue una de las actividades practicadas por los Surrealistas; mientras que la deriva de los Situacionistas se concibió como una actividad lúdica colectiva, que apuntaba a la exploración de territorios urbanos donde se sintiera lo maravilloso de lo cotidiano. Una aproximación inicialmente subjetiva e inconsciente como eran los recorridos erráticos, convertido en un método objetivo de exploración de la ciudad que se basa en el azar, en el perderse por los espacios que para este caso representan la no-ciudad. Sin embargo es Kevin Lynch quien desencadena hacia los años sesenta la utilización del recorrido como una herramienta para comprender la ciudad. En su primer libro *La Imagen de la ciudad* (1960) se examina la calidad de la imagen ambiental pública de la ciudad a través del desarrollo de un método de análisis visual que en parte se apoya en itinerarios.

23 Solà-Morales, Manuel (2007:178)

urbana a través de la continuidad del espacio viario está estrechamente ligada al movimiento, a la idea de recorrido e itinerario. De un lado, es a través del recorrido por la ciudad que se puede entender mejor la complejidad de las articulaciones. De otra parte, cuando nos encontramos en un determinado espacio, la percepción de cada articulación espacial puede ser una incitación al desplazamiento hacia aquel espacio, siendo el mecanismo fundamental para insinuar itinerarios urbanos”²⁴.

Comprender la ciudad no sólo desde el plano sino también desde el espacio, está relacionado con la idea de movimiento, la cual está unida al desarrollo de los medios de transporte y por tanto, a la velocidad. Aquí juega especial relevancia la noción de secuencia visual, que permite estudiar los cambios espaciales en un itinerario: las secuencias indican que un recorrido puede separarse en partes diferenciables, o con identidades espaciales que le separan de otras. El paso de una secuencia a otra se establece por indicios o señales que implican cambios referentes y abiertos que permiten tomar otras direcciones²⁵.

En este orden de ideas, se propone que la identificación de las relaciones entre objetos, de los enlaces, se haga a través de cinco itinerarios que respondan a situaciones urbanas características de la primera periferia: La ciudad incompleta, la ciudad deteriorada, la ciudad deficitaria, la ciudad obsoleta, la ciudad inconexa. A manera de secuencias aisladas, estos itinerarios son el medio para establecer los puntos donde las diversas actuaciones se acumulan y encadenan, con el objeto de comprender las aportaciones de la suma de diversas actuaciones a la configuración de una nueva realidad urbana.

3.3.1 Redes. De Lluçmajor a Trinitat Nova

Este itinerario representa los cambios experimentados por la ciudad incompleta. Tiene como punto de partida la plaza Lluçmajor, centro de refe-

²⁴ Martí, Miquel (2004:260).

²⁵ En este tema, se reconocen las aportaciones de Cullen (1961), Venturi (1977), Jacobs (1985) entre otros, en el marco de la corriente anglosajona del Townscape.



3-145



3-146



3-147



3-148



3-149



3-150



3-151



3-152



3-153

3-145 Vía Julia. 3-146 Plaza Angel Pestaña. 3-147 Calle Valldaura. 3-148 Plaza Harry Walker. 3-149 Plaza Verda. 3-150 C/ Pablo Iglesias. 3-151 Vía Favencia. 3-152 Chafarines. 3-153 Plaza de L'Aigua (Trinita Nova)



rencia de Nou Barris al constituirse en espacio de articulación de actuaciones de varios momentos, especialmente de paseos y ramblas que se reurbanizaron y se transformaron en ejes cívicos. Agrupa a su alrededor diversas tramas residenciales: polígonos y tramas suburbanas en las que se ha recuperado su espacio libre público, junto con dos parques urbanos que a su vez acogen equipamientos de escala urbana los cuales generan una importante centralidad.

El itinerario de 1.5 km hasta la Trinitat Nova, es posible por una sucesión de ejes y nodos consolidados durante esta transformación: la Vía Júlia, la calle de Pablo Iglesias, o la calle de Palamós, y su intersección con otras transversales con las cuales se configura una trama encadenada de espacios libres públicos de escala local: las plazas de Verdum, Layret, Pestaña y Harry Walker, unidas por las calles Andrómeda, Conflent y Baltasar Gracián constituyen un ejemplo. En estos ejes se encadenan secuencialmente plazas, sendas peatonales y equipamientos, lo cual genera una importante dinámica interior en los barrios de la Prosperitat, Verdum y Roquetes. Y es a partir de plazas que, emplazadas en anteriores intersticios, se desprenden otros itinerarios posibles sobre ejes peatonales de alta frecuencia, conformándose como los nodos de esta trama.

Si bien es cierto que este itinerario se caracteriza por actuaciones de pequeña escala sobre espacio libre público, también evidencia actuaciones de efectos urbanos: el parque central de Nou Barris, la nueva centralidad de Meridiana, y la renovación de los polígonos de vivienda masiva, muestran una escala mayor de la transformación que a partir de las sendas peatonales y la continuidad del viario se articula con otras actuaciones de menor escala.

Lo que el itinerario permite identificar es el enlace de diversidad de actuaciones por medio del espacio viario. Un esquema que se caracteriza por constituir una red, es decir, un conjunto sistemático de espacios libres públicos encadenados con actuaciones de mayor escala y diferente naturaleza, que tiene posibilidad de evolucionar y expandirse por su condición abierta. En

rencia de Nou Barris al constituirse en espacio de articulación de actuaciones de varios momentos, especialmente de paseos y ramblas que se reurbanizaron y se transformaron en ejes cívicos. Agrupa a su alrededor diversas tramas residenciales: polígonos y tramas suburbanas en las que se ha recuperado su espacio libre público, junto con dos parques urbanos que a su vez acogen equipamientos de escala urbana los cuales generan una importante centralidad.

El itinerario de 1.5 km hasta la Trinitat Nova, es posible por una sucesión de ejes y nodos consolidados durante esta transformación: la Vía Júlia, la calle de Pablo Iglesias, o la calle de Palamós, y su intersección con otras transversales con las cuales se configura una trama encadenada de espacios libres públicos de escala local: las plazas de Verdum, Layret, Pestaña y Harry Walker, unidas por las calles Andrómeda, Conflent y Baltasar Gracián constituyen un ejemplo. En estos ejes se encadenan secuencialmente plazas, sendas peatonales y equipamientos, lo cual genera una importante dinámica interior en los barrios de la Prosperitat, Verdum y Roquetes. Y es a partir de plazas que, emplazadas en anteriores intersticios, se desprenden otros itinerarios posibles sobre ejes peatonales de alta frecuencia, conformándose como los nodos de esta trama.

Si bien es cierto que este itinerario se caracteriza por actuaciones de pequeña escala sobre espacio libre público, también evidencia actuaciones de efectos urbanos: el parque central de Nou Barris, la nueva centralidad de Meridiana, y la renovación de los polígonos de vivienda masiva, muestran una escala mayor de la transformación que a partir de las sendas peatonales y la continuidad del viario se articula con otras actuaciones de menor escala.

Lo que el itinerario permite identificar es el enlace de diversidad de actuaciones por medio del espacio viario. Un esquema que se caracteriza por constituir una red, es decir, un conjunto sistemático de espacios libres públicos encadenados con actuaciones de mayor escala y diferente naturaleza, que tiene posibilidad de evolucionar y expandirse por su condición abierta. En

consecuencia, la accesibilidad a este territorio aumenta desde las fronteras hacia el interior. Propiedades como la conexidad y la nodalidad le otorgan el carácter sistemático a esta red.

La base de la red son los nuevos espacios de movilidad peatonal, los cuales enlazan equipamientos de escala local con parques y plazas, formando una trama de diversos nodos que permiten diversos itinerarios. En estas redes son protagonistas los ejes cívicos, antes vías arterias de dominio vehicular, la articulación de elementos urbanos preexistentes y la formación o creación de nuevas centralidades de escala urbana.

3.3.2 Ejes. Del Clot a Trinitat Vella y a la Verneda.

Estos dos itinerarios reflejan la transformación que ha experimentado la ciudad consolidada y deteriorada, como también, la ciudad deficitaria de polígonos de vivienda masiva. El primero se extiende por 5,5 km desde el Clot hasta la Trinitat Vella sobre la antigua carretera de Ribes, y el segundo, partiendo del mismo sector, llega hasta La Verneda y el río Besós en un recorrido de 3 km sobre la rambla de Guipúzcoa.

Por su longitud y por las diversas tramas que atraviesa, el primer itinerario se divide en cuatro secuencias, identificables por vías de escala urbana que le cruzan:

- La primera secuencia corresponde al antiguo núcleo del Clot, por tanto, su identidad está determinada por una imagen de ciudad tradicional. Se caracteriza por articular un nuevo parque de escala urbana y espacios libres públicos reurbanizados y de escala local, a través de ejes que le interceptan, formando una red de espacios libres públicos a partir del tejido consolidado.
- La segunda secuencia abarca el sector de La Sagrera. Se caracteriza por la recualificación del eje mismo a partir de actuaciones de espacio libre público en los intersticios y recintos fabriles desaparecidos, como también





3.155 C/ Clot



3.156 Rambla Guipuzcoa



3.157 Plaza Moragues



3.158, 3.159 Plaza Massadas



3.160 Parque de La Pegaso



3.161 Plaza Kobe



3.162 Rambla de Fabra i Puig



3.163 Calles peatonales en Sant Andreu



3.164 Can Galtà Cremat



3.165 Sector colorantes



3.166 Interior de manzana



3.167 Jardines de la Casa Bloc



3.168 Plaza de la Trinitat



3.169 Nus de la Trinitat

por conectar a través de ejes transversales nuevos espacios residenciales, plazas y jardines. Sin embargo, es un espacio cuya identidad se establece entre el vacío y el deterioro que conservan los recintos obsoletos, es decir, se percibe como un espacio aún en consolidación. Para ello será determinante la concreción de la estación del AVE, el parque lineal de la Sagrera y las operaciones residenciales que le bordean. En esta secuencia se destaca la continuidad dada a los ejes montaña – mar, debido en parte a la capacidad de transversalidad del eje del recorrido, los cuales serán determinantes en un futuro para articular las operaciones antes mencionadas.

- La tercera secuencia recorre Sant Andreu, desde la rambla del mismo nombre hasta la Ronda de Dalt. Se caracteriza por dos situaciones: una de ciudad consolidada y otra de ciudad nueva. La identidad de ciudad consolidada se reafirma con las actuaciones de reurbanización sobre espacio libre público y equipamientos, encadenados por el trazado viario transversal al recorrido. La identidad de ciudad nueva está determinada por la renovación de recintos al norte del núcleo antiguo, los cuales han sido una oportunidad de configurar nuevos fragmentos urbanos. Estos fragmentos se caracterizan por una ordenación específica, pero que busca su articulación con el tejido urbano por medio del espacio viario y peatonal.
- La cuarta secuencia comprende el sector de Trinitat Vella. En condiciones similares al Clot, el eje no es tan relevante como la red que se configura a partir de sus transversalidades, la cual conecta actuaciones de reurbanización de espacios libres públicos y nuevos equipamientos de escala local, con operaciones de gran escala como la ronda de dalt y el nudo de la Trinitat.

El segundo itinerario sobre la rambla de Guipuzcoa, se identifica como una única secuencia. Se caracteriza por combinar una concentración de actuaciones de reurbanización del espacio libre público sobre sí mismo, con trans-

por conectar a través de ejes transversales nuevos espacios residenciales, plazas y jardines. Sin embargo, es un espacio cuya identidad se establece entre el vacío y el deterioro que conservan los recintos obsoletos, es decir, se percibe como un espacio aún en consolidación. Para ello será determinante la concreción de la estación del AVE, el parque lineal de la Sagrera y las operaciones residenciales que le bordean. En esta secuencia se destaca la continuidad dada a los ejes montaña – mar, debido en parte a la capacidad de transversalidad del eje del recorrido, los cuales serán determinantes en un futuro para articular las operaciones antes mencionadas.

- La tercera secuencia recorre Sant Andreu, desde la rambla del mismo nombre hasta la Ronda de Dalt. Se caracteriza por dos situaciones: una de ciudad consolidada y otra de ciudad nueva. La identidad de ciudad consolidada se reafirma con las actuaciones de reurbanización sobre espacio libre público y equipamientos, encadenados por el trazado viario transversal al recorrido. La identidad de ciudad nueva está determinada por la renovación de recintos al norte del núcleo antiguo, los cuales han sido una oportunidad de configurar nuevos fragmentos urbanos. Estos fragmentos se caracterizan por una ordenación específica, pero que busca su articulación con el tejido urbano por medio del espacio viario y peatonal.
- La cuarta secuencia comprende el sector de Trinitat Vella. En condiciones similares al Clot, el eje no es tan relevante como la red que se configura a partir de sus transversalidades, la cual conecta actuaciones de reurbanización de espacios libres públicos y nuevos equipamientos de escala local, con operaciones de gran escala como la ronda de dalt y el nudo de la Trinitat.

El segundo itinerario sobre la rambla de Guipuzcoa, se identifica como una única secuencia. Se caracteriza por combinar una concentración de actuaciones de reurbanización del espacio libre público sobre sí mismo, con trans-

versalidades que conectan otras actuaciones de mayor escala. Esta situación genera una permeabilidad cualitativa desde los bordes del eje hacia el interior, acrecentada por la tipología edilicia abierta que predomina en dicho eje.

El esquema de relaciones sobre un eje que se identifica en estos itinerarios, se caracteriza por tener como centro una vía urbana, cívica e integradora, a partir de la cual se generan nuevas transversalidades que permiten a su vez una continuidad de la trama de la cual son el centro. Estas transversalidades sumadas a la intensidad de uso del eje mismo son su gran valor, y están formadas bien sea por nuevas aperturas viarias de escala urbana, o por nuevas conexiones peatonales entre tramas que además conectan plazas y jardines de las tramas que une el eje.

En ambos itinerarios se reconoce la agrupación de parques y equipamientos diversos de escala local, y el enlace de plazas nuevas o reurbanizadas, formando espacios de interacción urbana, los cuales se van conectando sucesivamente al eje central por medio de la trama. En estos esquemas se articulan también nuevas actuaciones de renovación, las cuales se integran a la lógica de la trama existente aunque insertan un nuevo modelo de ordenación hasta sus límites.

El dinamismo que alcanzan los esquemas de redes y de ejes, es posible por la suma articulada que forman actuaciones de diferentes etapas, pero que se leen como un solo lugar; por la relación de continuidad de cada elemento urbano que allí se establece – la idea de encajar tejiendo la trama urbana que le rodea; pero también por la articulación de elementos diversos: equipamientos, plazas, peatonales, parques, centralidades; con los elementos del lugar. No hay por tanto una renovación total, al contrario, se presenta una sutura de intersticios y espacio obsoletos reconvertidos en espacios libres públicos.



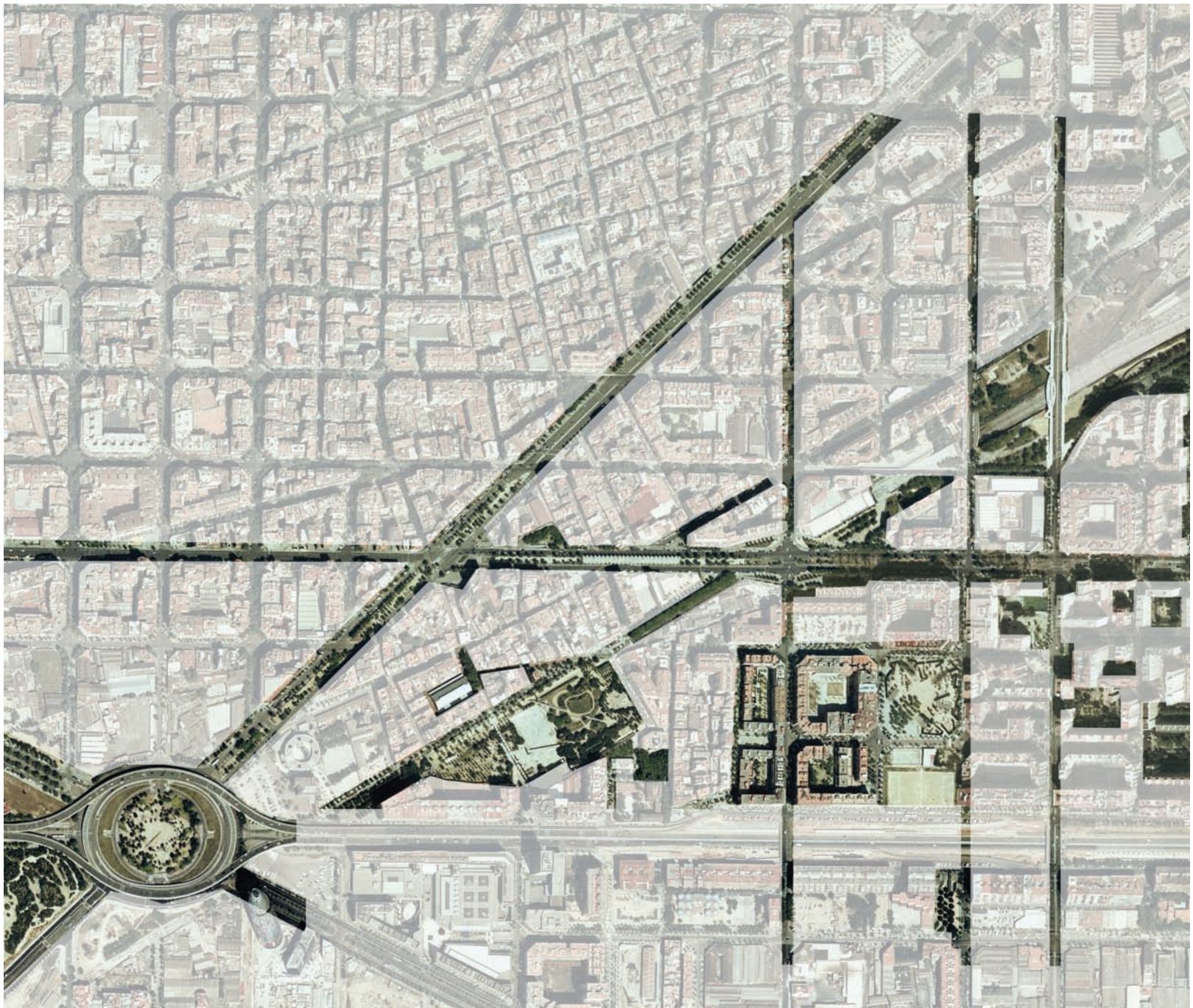
3.171 Parc del Clot



3.172 c/ Escultor Claperós



3.173 Rambla Guipuzcoa





3.174 Plaza Victoria Kent



3.175 Polígono J.A. Parera



3.176 Rambla Guipuzcoa



3.177 Parque Sant Martí



3.178 Plaza de la Palmera



3.179 c/ Cantabria



3.180 Polígono La Verneda



3.181 Rambla del Prim



3.182 Viviendas Via Trajana